

# A RIPI ROMÂNESȚI



Director: Comandant  
AL. DEMETRESCU

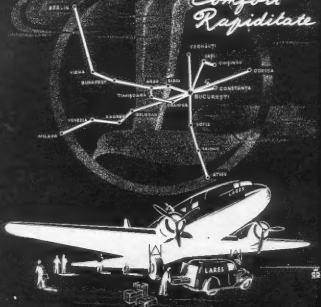
589



LINII AERIENE  
INTERNE  
INTERNATIONALE

1943

*Siguranța  
Comfort  
Rapiditate*



**LARES**

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL



Ziua de 25 Octombrie este sărbătoare națională pentru toți românii, fie că acceptă se află în granițele Țării noastre, fie că ei se găsesc pe teritoriile românești, ocupate.

Este ziua de naștere a M. S. Regelui Mihai I, a Aceluia, care încălășat pe tronul unor străluciți înaintași — cliitorii Munteniei, Moldovei și ai României Mari — pășeste azi în fruntea Țării și a glorioasei ei optiri.

Simbol al sfintei lupte — pe care Neamul întreg o poartă pentru existența și drepturile lui — M. S. Regele sălășluiește în sufletele noastre și întregii români mi se așteaptă cu toată nădejdea — strâns unită în jurul Lui — ziua victoriei, a dreptății, a luminii.

Trăiască Regele!

„ARIPI ROMÂNEȘTI”



1. O strigare de  
mână înainte de  
decolare  
(Narcis Ionescu)

2. Stărdarii sunt  
grup românească  
de Stărdarii (la  
wifac, coman-  
dantul Grepulsi)  
(S. M. P.)

3. O baie în aer  
liber, la o for-  
mă de aviație  
înaltă  
(S. M. P., P. K.  
Sincelstein)

4. Un bombardier  
românească  
(foto Dan Stoian)

5. „Efectele” unei  
misiuni victorio-  
ase asupra  
aeriană. Pilotul  
într-o misiune  
în aeriană  
(S. M. P.)

6. O gară și a  
1944 între  
misiuni



1. Pază după  
misiune  
(foto Baricade)

2. Bază de  
misiune de  
misiune  
(foto Dan Stoian)

3. Raport...  
(S. M. P.)

# ARIPI



2. Conducător

5

593

50

50

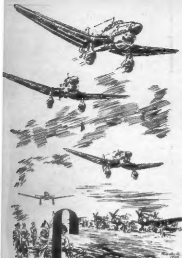
593



# ROMANEȘTI ÎN LUPȚĂ



Tomă Vădu  
Solu  
Bombo și  
bucuri  
diesel!



# CRONICA RAZBOIULUI AERIAN

Operațiile aeriene dela

1—15 Octombrie 1943

de ROMULUS SEIȘANU

**C**EEA ce caracterizează războiul aerian în actuala fază, este, pe de o parte, organizarea atacurilor în formațiuni masive de câteva sute de aparate de către aviația anglo-americană, împotriva obiectivelor civile și militare din interiorul fortăreței europene și, în special din Germania occidentală și centrală și pe de altă parte, hotărârea apărării aeriene și antiaeriene germane. În asemenea condiții riscurile incursiunilor aeriene masive s-au sporit, după cum reiese din procentajul pierderilor, care dela 10 la sută au trecut la 30 și chiar la 30 la sută. Cum din punctul de vedere tehnic și operațional organizarea raidurilor masive necesită sfârșiri și riscuri sporite dacă nu fac la distanțe mari și împotriva unui adversar ce dispune de o puternică apărare aeriană și antiaeriană, anglo-americanii organizează raiduri masive în scop terostic la distanțe relativ mici, și cu o protecție mai puternică de vânătoare spre a reduce la minimum pierderile. Totuși, aici aceste raiduri nu sunt acționate de riscuri mari, după cum s'a dovedit și în operațiile aeriene ce s'au desfășurat în ultimele două săptămâni pe frontul aerian din vestul Europei, în cursul cărora pierderile formațiunilor de atac britanice și nord-americane au fost zăvoare, în raport cu cele din trecut.

Germanii se așteaptă să dispună de noi mijloace de apărare antiaeriană pentru a asigura în condiții mai bune decât în trecut, orașele și zonele lor industriale, care sunt obiectivele de preferință ale formațiunilor aeriene anglo-nord-americane.

Scopul principal urmărit de comandamentul forțelor aeriene anglo-nord-americane — demoralizarea populației germane prin repetițiunea atacurilor terostice cu efectele lor distructivă, adeseori considerabile — n'a fost atins și nici nu poate fi atins atât timp cât poporul german este conștient că deciziile războiului va interveni pe fronturile principale de luptă și armata sa este hotărâtă să lupte prin toate mijloacele morale și materiale ce le are la dispoziție.

În cursul nopții de 7—8 Octombrie un grup de bombardiere grele germane au pătruns în regiunea Londrei și au aruncat bombe, atât în interiorul orașului, cât și în împrejurimi, provocând distrageri considerabile și incendii pe mari întinderi. După comunicatul britanic publicat în ziua de 9 Octombrie atacul acesta a fost dat de 15 bombardiere grele germane și în cursul lui s'au lăsat asupra Londrei 30 de tone de bombe; însă, după stările engleze el a avut un caracter înfricoșător prin efectele bombelor explozive și incendiare și prin marile distrageri ce s'au constatat în toate cartierele capitalei Angliei. — fiind considerat cel mai violent atac din ultimii doi ani.

În cursul acestui atac s'a dovedit că, cu toată puterea organizată a apărării aeriene și antiaeriene britanice, bombardierii grei germani au pătruns în zona Londrei și au îndepărtat minimum de pierderi.

Pe frontul aerian din Europa occidentală și centrală formațiuni puternice de bombardiere grele anglo-americanes au atacat orașe germane și alte obiective din regiunea Mării Baltice.

Atacul aerian împotriva orașului Bremen a fost dat de bombardierii grei cu patru motoare nord-americane în plină și, în formațiuni masive și în valuri succesive.

Reziștența aeriană germană a fost satursă de puternică și



apărarea antiaeriană germană a doborât numeroase forțate ablu-  
cinoase nord-americane.

În lupte aeriene aviația de vânătoare germană a provocat de-  
stăruirea pierderi severe inamicului, ca toate că el a atacat la  
formații masive de bombardiere protejate de numeroase aparate  
de vânătoare.

În zilele de 8-11 Octombrie au fost doborâte deasupra Ge-  
nelei de vest, în cursul atacurilor aeriene anglo-americane in-  
dispușe împotriva orașelor din această parte, 208 avioane  
de bombardament în majoritate cu patru motoare, de tipul cel  
mai nou, ale căror echipajii pierdute au reprezentat un efectiv  
de cel puțin 2000 de piloți, navigatori, observatori, radiotele-  
grafisti, mitralieri și al.

După datele publicate de generalul nord-american Backer, la  
atac masiv din ziua de 8 Octombrie împotriva orașelor ger-  
mane au luat parte 6000 de aviatori, coace reprezentă echipa-  
gile a 400-500 de aparate bombardiere și de vânătoare. Numai  
apărarea antiaeriană germană a reușit să doborâie din aerul  
total de 400-500 de bombardiere și vânătoare, 287 aparate cu un  
efectiv de circa 2000 de oameni, — pe lângă celelalte pierderi  
ce le-au suferit formațiunile anglo-americane în luptele aeriene  
de partica vânătorilor de noaptea germani.

În ziua de 14 Octombrie alte formațiuni aeriene americane  
la Germania de vest au fost rîșnite de escadrilele de vânătoare  
germane, în căi a'au mai putut ataca în masă. Dintr'un grup de  
bombardiere compus din 25 de aparate, 20 au căzut în flăcări  
și au fost explodate. Totalul avioanelor americane doborâte  
în cursul acelor lupte s'a ridicat la 90. Un alt grup puternic de  
250-300 de bombardiere americane, care au atacat orașul Schwein-  
furt și au cauzat stricăciuni mari în toate cartierele de locuință,  
se așteaptă lupte crâncene cu escadrilele de vânătoare germane.

Aviația antiaeriană germană a intervenit și ea în colaba-  
toare cu aviația de vânătoare. În cursul acestei lupte, 221 de  
aparate americane — bombardiere grele cu patru și trei mo-  
toare — au fost doborâte.

Parțile aeriene anglo-americane din Africa de nord și din  
oriental mijlociu au continuat patrularea Mării Egee și au at-  
cat de repetate ori aerodromurile germane și alte obiective mi-  
litare, sau civile din insulele Creta, Rhodos și celelalte insule  
din arhipelagul Dodecanese; iar cele din Sicilia și Italia de sud  
au atacat diferite localități și aerodromuri germane din toate  
celelalte părți de nord și din peninsula balcanică, — între care și  
Tirana, capitala Albaniei.

Pe frontul oriental, în cursul luptelor grele ce s'au deslă-  
șat în sectorul de sud și central, între Zaporoje-Melitopol, Ma-  
rea de Azov, deslășat Nipruului mijlociu, între Kiev și confluen-  
ța Pripietului, la nord și sud de Odesa, ce și la vest de Bucu-  
rești, aviația germană și cea rusească în sectorul de sud, au  
aprijinit continuu trupele de masă și în lupte aeriene au doborât  
un număr considerabil de aparate sovietice.

Aviația rusească din grupul comandat de generalul Gheorghiu,  
pentru mobil exemplar cum și-a îndepărtat grelele sale misiuni  
pe frontul de sud, a fost citată pe ordine de zi.

S'a remarcat în toate angajamentele aeriene de pe acest  
front că aviația sovietică căută să evite lupta și o acceptă  
numai când s'au posibilitatea să se deplaseze spre a se retrage.  
Numeroase escadrile sovietice au fost atacate și rîșnite



înaltă de a-și executa misiunile. Numărul aparaturilor sovietice  
doborâte zălmic în toate sectoarele frontului oriental, rep-  
zentă o proporție de 1 la 10 în favoarea aviației de luptă  
germană.

Într'o luptă aeriană ce s'a dat în ziua de 14 Octombrie în  
sectorul central, sovietele au pierdut 102 aparate și germanii  
numai cinci; iar în sectorul de sud într'o luptă aeriană au că-  
zut 33 de aparate sovietice și numai trei germane, — după re-  
poartele comandamentului german.

În ultimele două săptămâni activitatea aviației beligerantilor  
pe întregul front oriental a fost favorizată de condiții meteo-  
rologice relativ bune.

Pe frontul din Pacific și din Oceanul Indian activitatea avia-  
țiilor nord-americane și japoneză a fost mai mare decât în  
cursul lunii trecute, în decursul în apărare deasupra arhipela-  
gului Solomon și partea de sud-est a Insulei Noua Guinee. Un  
mare război a cunoscut aviația japoneză împotriva obiectivelor  
aero-marale britanice din insula Ceylon, din sudul Indiei, în  
ziua de 12 Octombrie.

ROMULUS ȘEȘĂNU

Sburătorii Revista „Aripă Românească” este publicațiunea glorioasă voastră  
fapte de arme. Cel de acum — pentru lăsația cărora luptați — au dorința și datorita  
de a vă cunoaște și de a vă păstra în memoria, laima și gândul lor, iar voi obliga-  
țiunea de a vă lăsa o modestă dăunătoare propagandei ce se face în țară și peste  
hotare, a contribuției românești în acest război sfânt.

Apelul nostru se îndreaptă către toți sburătorii care au avut cel puțin o mi-  
siune de război — o iezire la inamic sau înseamnă un „fapt divers” — cu rugămintea de  
a se trimite la redacție: fotografia, numărul misiunilor executate la inamic, faptele  
de arme mai importante și decorațiunile de război obținute.



Mihail  
Brăncoveanu



**OCOTENENTUL** de rezervă aviator Mihail Brăncoveanu, căruia la datarea pentru Pacific. Pilot de vânătoare de noapte — această categorie de aviație pentru practica căreia se cer starăteorului mari calități — a fost învin, la timpul unei misiuni de pândă în beana nopții, de către acei imponderabili

care încă sunt în luptă cu meseria grea a aviației.

Distins abia, delicat ca înălțare și putare, însă brav și hotărât în îndeplinirea însărcinărilor acțione de luptă, tânărul Locotenent Brăncoveanu — scoboritor din apia celor care au ilustrat trecutul țării românești — reușește prin muncă și dragoste de armă să reprezinte în aviație un exemplu și o nădejde.

Simplică că aripile avionului său vor fi frânt, a ordonat echipajului să se salveze cu paragua, el rămânând la comanda păsării de oțel zdrobindu-se de pământ odată cu ea. Și astfel s'a sfârșit un soțiet de oțet, un om cu înalte însușiri morale, un strălucit exemplu de abnegație care va rămâne desigur în tradiția eroică a noastre aviații.

D.

Adj.  
Stg.

MEDALIONUL



Frânculescu  
Dumitru



**RAM** în tancurile cucerite când s'a prezentat Comandantul: — Înch, cu fruntea lăcă, cu pieptul de oțet hotărât și cu ochii aceia plini de tălmăci în care parcă căsă ceva depe alte tălmăci.

Român dintr'o bucată, tână, plin de cădăre și voință, a plecat spre Rădău cu arăzuri și voințe celor ce găsă să-i îndreacă moșă. Era plămădit din lăută din al celor ce au voință să poartă stigmatele războiului pe înfruntare pe acți ce nu-i pot pămăta pământul moștenit de la străbuni.

Primire hotărâtă focului pe cerul de la Stalingrad mănjit de rachete, de foc și de fum, spectacol de o teribilă măreție, sub care Valga își căsă apele terose și mure, îndeplinindu-și prima misiune: înfrunțarea și a fi făcut cimate și unui pilot călăt în multe șaburi în inamici. A fost promovat dintr'odată pilot de elită încredințându-și se misiuni dintre cele mai grele, dar pe care încredințându-și se execută cu abilitate.

Lupta din convingere și abia din pașune. Iși văzuse ideea lui: era pilot de război, străpân și conducător al unui avion ce împingea groază, moarte și distrugere. Era în elementul său. Pericolul era un stimulent și un balsam pentru surșinul de energie ce făcuse din el.

Și ne-am pomenit așa de odată protomi, iar în serile înșiruite, la gura sobei improvizate dintr'un bostai de tăbă — care, dacă nu reușea să încredințese bostaiul, îl umplea în schimb cu prisoșă și cu fum încredințat — ne povăreau multe și cu fantezia înșiruită vizam multe.

Dar într'o zi, seceră nemiloasă a morții a cărei prezență o simți deodată ce înfruntăm toată legea firi, te-ai încredințat să te deslușești de pământ, pentru a te lăbăra spre acți, a rupe pres de vreme — la fir de viață ce abia începuse să se deslușească. Poveștile au rămas, dar visurile s'au născut, așa cum înșiră avionul lui se născă în lăută cu el și copăștea mea, căci din ceasul acela am aflat ce este viață și că de lăută e lungul morții.

Doză compuneri și rana cu care m'am abia dintr'o misiune m'am lăbărat să încredințes pământ și să strâng dinții atunci când durerea e mare și corăgi n'am putut strivi sub greutatea lăută e pome, când pe un pot de spital, am aflat că „Fugitiv”, peștea escorțată noastră, a căsă înșiră cu ea pasărea măcără pe care a îndrăgă și și căsă căsă înșiră în credință cu așele său tână și căsă.

A murit așa cum mor aviatorii, pământu-se într'o zi de căsă, cu așele frântă într'o misiune de război, îndrăgă cu avionul, de muncă cimate își legase viața și cu echipajul ce nu mai putea fi salvat. Dar a căsă după ce căsă bombele și-au atins pima, având satisfacția supremă a dăruirii implințită cu prisoșă.

Morău și-a fost un fecer din nesăbuită stea rusească, grădă înfrântă încredințat de săpă și presă saurele ce și-a trimis o rădă înșiră prisoșă noșă corăgi și grăsi ce acoperău corăgi înșiră.

Moare de eroa ce săpă pentru veșnicie urmele amărită în inimile de graut ale celor ce găsă ce înșiră înșiră și pot să o pomeșă.

Serg. av. LEITNER ALEXANDRU  
Dintr'o Floridă de Bombardament



# MISIUNI LA INAMIC!



Cititorul — mă refer la acel care nu este zbărnitor sau nu prea a avut un suflînt contact cu aviația — a avut destul de des aceste trei curioze, fără a avea puterea să aprecieze cum se cavase ceea ce reprezintă ca activitate de război „misiunile aeriană”.

De multe ori, la citirea sau la auzul că X zbărnitor are la activul său peste 300 „jări” la inamic — ceea ce reprezintă tot atâtea misiuni — s’ar putea închipui, cu bună credință desigur, că o misiune la inamic este un fapt simplu și comod, impresionant sînd decît doborîrea de avioane inamice sau faptele excepționale care se citează în comunicate.

Nu! O misiune aeriană la inamic, în cadrul acestui război „modern”, — de totală distrugere — în care mașinile și armamentul de bord și antiaerian au ajuns la o mare perfecțiune și precizie, nu înseamnă un lucru de nimic sau un fapt dîruș și efemer! Nu era dreptul sîd bagatelizarea, chiar dacă zbărnitorul, din anumite împrejurări, nu a fost în măsură să înnumere — desigur într’un timp potrivit — decît numai „cîteva”!

Trabus să înțelegem și să ne dăm seama de costulul de energie și de servii — comenzi de unei răspunderi și a unei atenții încordate — pe care tîlnîrul zbărnitor îl desfășoară într-o singură misiune la inamic!

De priceperea și de ochii lui, de ceea ce el poate să vadă, dar mai ales de ceea ce trebuie să vadă și de informația pe care o culege, depinde soarta — de multe ori — chiar a unei întregi bătălii. În cadrul unui timp care variază de multe ori dela una până la trei, adică chiar patru ore — cît durează de exemplu zborul unei formații de bombardament greu sau recunoașterii îndepărtate — zbărnitorul trebuie să aibă să execute întocmai ce i s’a ordonat dela pămînt, dar în același timp să și conducă cu toată abilitatea avionul la destinație, să lupte în aer cu vîlnătorul oricui inamic sau să se pînsească de lînd — atît de precis ai — al artileriei antiaeriene inamice, zăbînd neavînd alt fel decît pe acela al doborîrii lui! Fără a

pierde un moment scapîl lații al misiunii, zbărnitorul trebuie să primească lupta sau să se apere, cu dorința aprigă de a învinge, dar și cu perspectiva, poate, de a fi învins!

Asemenes grele, oboșitoare dar sublime misiuni, zbărnitorul nostru execută de mai multe ori în aceeași zi, fie că cerul e senin, înălțîr, fie că timpul este mîhîrît, întunecos sau vijelios.

Unul se întorc victorios, cu misiunea îndeplinită — a victorie nu înseamnă numai doborîri de avioane inamice — alții sunt poate doborîți de inamic sau pulverizați în aer... Războiul care sacrifică mijlul care vrea să trăiască cu cinste, stăpînă pe existență și drepturile ei.

Faptul că zbărnitorul nostru, pe care l’am văzut în timpul acestei înteleite ofensive bolșevice, vi s’î pînează în mînă ca aerul cel mai natural din lume, se datorată alinului, caracterului, tradiției și educației speciale în care au crescut din momentul în care au prins aripa! Acestea nu înseamnă — la tîrîrea lor — că viața tîlnîră, de care cu toții sperăm că se vor bucura după acei groaznic mînec, nu reprezintă pentru ei nici un fel de buze!

Desigur, datoria lor de bărbai este să lupte ai cu toată învîrînarea și dorul de a învinge un dușman care nu are alt gînd decît de a ne distruge și deslîța, iar datoria noastră, a tîhner celor dispați este de a fi unți într’un singur ideal: ROMANIA, admînd, respectînd și închinîndu-se în fața celor ce luptă și se jertesc pentru ei!

O misiune la inamic înseamnă de multe ori viața unor oameni, jertfită pentru ei!...

Comandor av. AL. DEMETRESCU

# SCRUTATOR

**A**VIATRA continuă a cunoaște din nou  
stările trecute, o dată și strălucile  
victorie, învingătorii, acasă, la ră-  
sturnarea reja, alături de căpeteniile  
armatei.

Într'un alt caz, efectuat în ziua de 20 Septembrie, avioane germane de bombardament au distrus complet un aerodrom sovietic în care se îngrădădise tot de avioane bulgare surprinse chiar elita porarii în mlașine. S'a scutit astfel, încă odată se se neputința o armată bulgară îndreptată împotriva comunistilor și apăsătorilor germani și s'le distrusă complet 20 de aparate sovietice, iar alte 20 s'le făcuse imposibil să zboare.

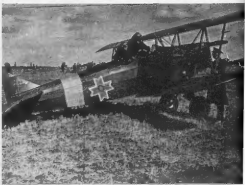
*Divizia a cincea realizea laud in mare*  
 ingeură echipajului român de re-  
 cucerire, care într-o perfectă calabo-  
 rare cu aviația noastră de luptă, au adus  
 partea lor de contribuție victoriei hem-  
 isferei de răsărit.

De reprezentat pentru întregul aparat al aviației aceste formațiuni de reconașterea erau încredințate unei cărări de zbor, gata născut acest lucru și frământările cauzate în lumea liberului. Căci pe câmp sunt de mulțime și de variate acțiunile întreprinse de lapilectii "studenților", pe alții este de complex aparatul aviației. Sunt echipajii care ajungă să lucreze în apărare, cele de vizitare, de reconaștere, bombardieră, dar care sunt în realitate aeriți vânători, trupe, care, însoțind pentru a nu cădea, însoțind pentru aviație echipajele de reconaștere. Măsurăm lor, de strălucitori, de Angaj vizitarea, este a călătoriei care și conduce corabia spre țintă.

Fiecă indicațiile lor, fără precizările și conținutul luptii de pătrundere în domeniul frontalului izamic, de strecurare pe de-a-năsa, după dispozițiile venite în pândă, de descoperirea situației în care războiul s'a purtat în așteptarea momentului de atac al către liniile noastre, nu s'ar putea numi realitate.

Fotografiile și informațiile culese de „Reconșterea”, ceea ce căea, zi cu zi, formează imaginea clară a întregului teron inamic, basala precisă după care se orientează aviația de luptă și bombardierii cât și comandamentele terestre.

Biruința din ziua de 26 Septembrie  
ada la primul rînd biruința creștii  
române de reconștiere. Un omagiu  
pentru toți creștinii vîrduțului.



# AZDUIHULUI

*"cei dela  
recunoastere"*



ODINIOARĂ...



Deviza merge mai departe și scena se repetă din nou:  
— Pentru ce au cumpărat beleregele, domnule?  
— Pentru repararea avioanelor care s-au sosit acum,  
scriți în urma ordianului transmis de noi.  
— Și este nevoie de 300 de belerege?  
Da, s'au calculat, probabil, pentru tot atâțul  
reparatilor unității și știa au 30 de avioane, adică  
10 belerege de avion.

SE APROBĂ

la ordinul D-va. Nr. am onoare a înainta  
alăturatul deviz pentru repararea, etc. etc.  
Beleregele își las aburul odată cu fîile și  
fîlirea își urmează drumul ei fatidic;

— Belerege?

— Da, s'au prevăzut 300 de belerege...

Bine, bine... dar ce astea costă  
3000 de lei bucate?

— Credi că prețul de cost s'a scotocit după  
prețul actual al pieței... trebuie să vedem!

— Piașă-giașă, dar prea scump... 3000 de lei o Be-  
lerege... Beleregă... Beleregă... ce dracu e asta Bele-  
regă, domnule?

— Sunt pisce care trebuie înlocuite, probabil cu atenție,  
la fresă. În felul „pisoanelor”, dacă sunt ele așa scumpe!

Buni!

SE APROBĂ

La Nr. cu onoare se înapoiază alăturatul deviz  
aprobat la suma de lei... etc. etc.

Devizul s'a lăsat de mult și beleregele dorm fericele  
într-o fîie, în elegantul sertar al caxionului Serviciului  
Tehnice. Trece o lună, trece vara și lucrarea nu se mai  
pune pe reate.

În seara manevrelor, scena întâi se reia

**C**HESTIUNEA „Beleregele” în Aeronautică  
a constituit o problemă foarte gravă, care  
a dat mult de lucru inginerilor tehnici in-  
sărcinați cu alcătuirea devizelor de repa-  
rațiuni, pe de altă parte, — cu mult înainte de  
război — cu ocazia introducerii unor avio-  
ane străine în aviația noastră.

Avioanele sote, după ce fuseseră puțin „cam abu-  
rate”, prezentau urgenta nevoie de unele revizurii și înlocuiri de piese.

În acest scop s'au dat ordine de întocmirea unor  
devize în care să se prevadă toate nevoile, calcu-  
lându-se și sumele necesare, stabilite la prețul  
pieței noastre.

Potrivit acestor ordine, unul din Parturi a în-  
trecut un deviz complet care prevedea, în fine,  
tot necesarul reparării și punerii la punct a  
„accesoriilor” materiale.

Între altele denumiri de piese, Coman-  
dantul citește și următorul articol:

#### BELEREGE:

Cantitatea 300

Preț unitar: 3000

Total: 300 x 3000 900.000

— Ce sunt astea, belerege, domnule?

Ajutorul, care verificase devizul, se uită  
încă odată atent la coloana cu prețurile și  
explică:

— Sunt niște piese în legătură cu maele de  
carnă a avioanelor astea care au sosit acum.

— De ce nu le scrieți românște?

Au fost trecute, probabil, după albumele  
pieselor originale — știți că să nu se încurce reparațiile  
scol din indicative.

SE APROBĂ

Se pune stampă și... la ordinul D-va Nr. am onoare  
a înainta alăturatul deviz, etc. etc.



# Belege

• CONST. ARGEȘANU

Ați procurat, domnule, material pentru avioanele alea?

Da, s'a procurat.

Și pentru ce nu se începe?

Afară de Belerege!

Pentru ce n'ați cumpărat și Belerege?

— A au dat 900.000 de lei pentru Belerege... unde sunt Beleregele?

— D-le comandor, să vă spun cîntu... habar n'am ce sunt aia Belerege.

— Pas... cine a făcut deviza?

Șeful Serviciului Tehnic, Căpitănel Mecanic Peneleanu.

Să vor Peneleanu încoace „Beleregele” treas din capitalul respectiv din deviz și încep să se miște neliniștiți.

Am onoare să vă salut!  
Ce sunt aiea, Belerege, domnule?

— Nu știu, D-le Comandor.  
— Cum nu știu, domnule, cine a făcut deviza?

Eu l-am făcut!  
De ce ai trecut Beleregele dacă nu știu ce sunt, sau de ce n'ai înțeles pe cîntu care să-i spună ce sunt aiea?

— D-le Comandor, eu am făcut deviza după notele șefilor de atelier... Beleregele au fost date dela Secția de Motoare.

Cine a făcut nota de materiale?  
Măistrul Principal Toacă.

Cheamă-l imediat!  
In deviz suma de lei 900.000 stă scribinată cu o enormă dușă roșie și surdele ca o femeie rătăcitoasă și cochetă.

Să trăiți!  
Ce sunt aiea, Maistru, Belerege?

Nu știu, D-le Comandor!  
Cum nu știu, mă? N'ai dat tu nota de materiale dela Secția de Motoare?

— Ia eu.  
— N'ai trecut tu 350 de Belerege a 3000 de lei bucătă?

N'am trecut, D-le Comandor!  
Adu, domnule, nota dela Secția de Motoare.

Șeful Serviciului Tehnic aduce nota amesată la copă după deviz și interogatoriul urmează:

— Cine a scris nota asta Maistru?

— Eu am scris-o, D-le Comandor.

— A cui este semnătura, Maistru?

— A mea, D-le Comandor.

Scris aiea Belerege, Maistru.

Scris 300 de bucăți, Maistru?

Scris 3000 de lei, Maistru?

— Ce mai spui... nu spui nimic?

— Să trăiți, D-le Comandor.

Scris ori nu scris?

— D-le.

Băă, eu te întreb, scris, ori nu scris? Be-le-re-ge?

Nu scris, să trăiți!

Cum nu scris, mă măgarule?

Citește aci, negru pe alb, ce scris?

— Scris... Be-le-e-ge.

Cum, mă?

— Scris 300 de... be-le-ge, să trăiți!

— ... și 3000 de lei?

— 3 lei, dar am scris eu „lei”

ca pe zerura, că nu prea scriu bine și D-l Căpitănel a trecut 3000 că n'a înțeles. Pe nota mea scris 300 de be-le-ge a 3 lei bucătă. Știu și eu cine a făcut socoteala, de-a scos aiea parale?

— Ce ne facem, domnule, cu be-le-gele, că ne-au aprobat 900.000 de lei numai... be-le-ge.



— Eu mă să raportăm că...

Ce să raportezi, că a scris aia be-le-ge în loc de be-le-ge și am fost toți niște be-le-ge?

Ajutorul intervine împăcitor:  
— Deducam suma din deviz și facem reparatiile fără aiea... be-le-ge, iar suma o vărmăm, ori cerem aprobarea pentru alt deviz.

„Ia ordinul Nr... să binevoști a aproba deducerea sumei... 900.000 de lei mai puțin, întrucât la demonstrarea și revizita în amănunțime s'a constatat că nu este nevoie de înlocuirea BELEGELEOR.

Engânându-vă să binevoști a decide”, Astfel a dispărut din registrele le materiale ale aviației un articol prețios, fiind înlocuit cu unul banal — be-le-ge — un fel de „SINE NOMINE VULGUS”, cum i-ar spune Horațiu dacă ar trăi și ar fi aviator.

CONST. ARGEȘANU



avândem. Hareți planorii  
după război de șor,  
L.P.—P.R. Stankelberg)



LA A ARMELE SA VORBEANCA! ..

# Sborul fără MOTOR



În primele începuturi ale dezvoltării sborului fără motor, nimeni nu și-a putut închipui ca mijloc ideal de educație și selecție, va deveni în viitor pentru aviație.

Experiența ulterioară a dovedit că piloții planoristi care au un antrenament în sborul fără motor, învață foarte repede sborul cu motor, iar noțiunile și epifaniile dobândite în sborul fără motor sunt de mare folos în sborul cu motor. Trebuie să precizăm de la început, că niciodată instrucția pre-aviatică nu ar fi putut să fie practică pe o scară atât de largă, dacă nu ar fi avut la îndemână sborul fără motor. Planorismul da posibilitatea ca practica sborului să se execute ori unde; deoarece sborurile fără motor nu necesită acrobație înținsă de aviație, sau instalații tehnice speciale; așa încât orice regulă poate să aibă terenuri de sbor fără motor.

Mijloacele financiare necesare practicii sborului fără motor sunt atât de mici, în comparație cu ale sborului cu motor, încât raportate la rezultatele obținute, ele apar cu totul nelăsătoare; închin, pentru că planorismul folosește pentru efectuarea sborurilor sale, numai energiile naturale. Soarele, vântul, norii, furtunile sunt prietenii sborului fără motor.

Acele în raiul zborilor și în mărșă vădăduhul, planorismul se înfățește cu natura.

Materialul de sbor, folosit în instrucția sborului fără motor, este foarte ușor și ușor de construit, în comparație cu avioanele de zonă folosite în sborul cu motor. Aceste planeare, mai ales cele folosite în prima perioadă a instrucției, pot fi construite chiar de elevi în atelierul zonilor de motor, sub supravegherea unui maestru — care trebuie însă să aibă și puțină practică în sborul fără motor.



Domnul Ministrul al  
aerului — Generalul  
Gh. Jilaviciu — în mijlocul  
planoristilor  
(S.M.P.)

Trebuie de asemenea să arătăm, că dorim — de a abura, care palpiti în fiecare tînc trebuie să-l fie satisfăcut cît mai de timpuriu posibil, dacă vom ca tîncul să fie cîngnat cu trupul și sufletul pentru aviație; iar unicul mijloc de a-l realiza acuat via la această vîrstă, nu poate fi altul decît aborul fără motor.

Dar ceeste este hotărîtor în aprecierea aborului fără motor sunt valorile sale educative.

Ele hotărîsc dacă și în ce măsură trebuie să fie instruit planoristul și în aborul cu motor.

Aci, în aborul fără motor, tîncul își încearcă mereu curajul, căci elevul acționează dela început singur aparatul său. Instructorul li dă numai indicațiuni ce trebuie să facă înainte ca acesta să-și ia aborul.

Și cîntîm să observăm figura unui tînc care este așezat pentru prima dată în planor, legat în centuri și cu cască de abor în cap. Vom vedea la cîi atempa se îndreaptă ce se desenează pe chipul său fraged, care ne dovedește cu cîtă preocupare urmărește tîncul operațiunile preliminare decolării, clipa pe care a dorit-o atît de mult, a cărei noutate trezește într'nsul senzații ne-cunoscute, care se amestecă sub forma unui amalgam de încredere, de așteptare, de nouă întâmplări și în același timp a unei slabe entîri. După primele salturi ca de lîcuscă, se înalță tot mai sus, face viraje, ca apoi să plutească spre norii și în linștea mîreșă a vîrduului.

Instrucția aborului executată în planorism, are astfel suficiente ocazii să studieze și să hotărîscă asupra în-călării elev în parte, dacă posedă calități de aburător și înainte de toate, dacă natura l-a înzestrat cu acel simț al aborului de calitate

Datorită faptului că elevul este dela început lîsat să se bazeze numai pe sine însuși, face ca în primul mo-ment să se obișnuiească a gîndi și reacționa singur

Și învață nu numai să aboare, dar să aprofundeze con-dițiile atmosferice, să le întrebuițeze din punct de vedere al aborului (aborul plutit). Aceste cunoștințe li vor fi de foarte mult folos mai tîrziu, în aborul cu motor

Un alt mare avantaj al planorismului îl constatăm în faptul că elevii sunt obișnuiți încă de timpuriu cu disciplina și cu prescripțiunile de circulație aeriană.

Și dacă ne gîndim numai la admirația mereu crescîndă a tîncilor planoristi: — pentru aviație, putem spune că aborul fără motor și-a atins scopul.

Astfel instrucția prevariatică alege aburătorii de elită, pe acei detași dela natură, cu acel simț al aborului.

Aceasta pentru că arta de a abura nu l-a fost dîruită omului dela natură. Nu întodeauna un tînc are talentul să se miște nestingherit și sigur cu un avion, așa după cum ar face-o într'un vehicul oarecare pe pămînt. Ori acesana este calitatea de basă, pentru a fi aburător; căci numai cel ce este obișnuit cu aerul este în măsură să-și îndeplinească cu ușurință misiunile ce se cer azi per-sonalului navigant, pentru materialul de abor modern.

În concluzie

Atîrzi, toate statele care doresc să aibă o aviație po-ternică și modernă trebuie să-și dirijeze toate eforturile pentru a alege pe toți acei pe cari natura l-a înzestrat cu calități de aburător. Și mijlocul ideal de a alege pe aceștia s'a confirmat că este aborul fără motor.

Cpt. av. PETRU MIRCEA

Aburător...



Conștientizarea și reacția la  
în pîndă.  
(S.M.P. — P.E. Stachelochoid)



Pe un câmp al școlii T.A.R.  
pîndă la practica de abor fără  
motor.  
(S.M.P. — P.E. Stachelochoid)



Un grup de elevi din școala  
T.A.R.  
(S.M.P. — P.E. Stachelochoid)





verwende: Swiss national

verwende: Swiss national

verwende: Swiss national

verwende: Swiss national

verwende: Swiss national





1. Biserică de amă din  
Râmnic
2. O casă de odăpant în  
București
3. Bucureștii
4. Trup în ardere
5. Lăzarușă - Mădă-  
rașu-Palea



# TRAIAN NOASTRA



Lăzarușă, „Mădărașu-Palea”



Lăzarușă, „Pierichel”

## SUFLET



ARNA trecută venise cu troncane mari, cu ger cumplit, cu viscol și cu pubeleul acela al hoarelelor bolșevice care trebuia cu orice preț săvârșit.

Escadrila de Vânătoare a cpt. Alex. Șerbănescu și tot Grupul murt al cpt. Căderului M. I. trebuia să ridice, sau, bariere vii în calea învâltirilor. Omul se depășea în fața vitregilor forțe ale naturii și ale războiului, — și totuși viața, cât o mai simțea vie în jurul lor, băștu accepta extraordinari ai Grupului murt dela R., lupta să se păstreze trează, să n'o prindă somnul și obosala rece a înghețului.

Între ei, alt Firoescu era cel mai bogat la suflet. Fostul său comandant, cpt. Alex. Șerbănescu îi caracteriza astfel:

— „Era cel mai bun dintre noi, un caracter de elită, un suflet de aur, un om și jumătate”

Cu o cultură aleasă, student alunginos al Facultății de filosofie, băatul acesta mărunț la statură, cu o sensibilitate adolescență, dar energie și de un curaj fără margini, devenise cel mai iubit camarad al escadrilei sale. În pumnul acesta de om era concentrată atâta forță, atât cian și era atât de vitezos la bătlie, pe cât era de dăruț la minte de Dumneazu, că atacurile lui la mică înălțime împotriva coloanelor sau a bateriilor bolșevice aveau ceva din majestatos cu care șemul apunctă vâdăbul și atacă.

Era la a 60-a lui misiune, avea 2 victorii aeriene și decola în ultima lui misiune, la 14 ianuarie 1942, pe un ger de minus 26 grade, la 2 după amiază.

Un vânt hain, sălos, aspru ca un glaspeier se arăta din spre stăpa înghețată și parcă vrea să rupă priporii avionului alt-ului Firoescu.

Misiunea era de vânătoare liberă combinată cu reconaștere, în care celula alt Firoescu — adică, Mucenica trebuia să stabilească direcțiile de efort ale rusilor și să atace la sol, cu armele de bord.

Șburu la mică înălțime pe sub un cer vînt, cadaveric, ajungând deasupra localității Susatka la 30 Km. Est de Don și cam la 100 Km Nord-Est de Rostov. Aci nu dat peste o aglomerație mare de trupe, tancuri și baterii înarmate.

— Pe ei, frate Mucenica!

— Pe ei, Domnule sublocotenent!

Au atacat astfel, de 15 ori, bulăd poseaua în lung și mîrlănd trupe, tancuri, camioane, sălă... Era un

# DE AUR

Adj. Mănescu (în mijloc) salvat de Cpt. Șerbănescu și



spectacol de înaltă tensiune, udatul aceluia de proiectile prin care cele două avioane românești treceau ca săgeți incendind tancuri, distrucționând camioane și având oameni la șanțurile unde aștepta, îmbrăcați în camuflaj, se îngroapau în zăpadă ca să se camufleze.

Dar, la al 14-lea atac, alt. Piroescu a fost lovit în motor și în radiatoarele de apă. Avionul pierdea din înălțime și pilotul a fost nevoit să-l părăsească pe burta, la 8 Km. Vest de Sutașka, localitate pe care o atinsese de 13 ori.

Adj. Mănescu abura necontenit la jural său, făcându-i protecție, cu atenția îndreptată la tot ce se petrecea. L-a văzut peeful său de celula când a ieșit din carlingă: a vizat în jural lui în rotocoale strânse, a încercat să aterizeze, dar terenul avea dămburi multe și dese sub zăpada înaltă care le acoperea.

De trei ori a încercat să aterizeze, de trei ori i s'a peștit în drum alt. Piroescu, făcându-i cu batista semn și dându-i ordin să plece.

Comandantul și camaradul din acest brav zburător înțelesese situația defavorabilă în care se afla, își da seama că nu mai putea fi salvat și că o aterizare fericită era exclusă, deci nu trebuia să cadă din mâinile bolșevicilor.

Adj. Mănescu, cu lacrimile în ochi, a încercat să-l facă să înțeleagă că vor veni să-l caute. Slt. Piroescu se propunea drept în zăpadă și, mic cât era, în pînă cât un urgia de jurtă, camaradului său care se repeta ca un olin să răsunase soarta comandantului, la întoarcere spre Rostov.

Cîmpul era albi și un deșert de zăpadă se întindea până la Don. Numai pește ci ar mai fi putut să-și facă pătic alt. Piroescu, fiindcă vocelele erau controlate de bolșevici.

Au plecat camarazi lui din escadrila cpt. Alex. Șerbănescu să-l caute, conduși de adj. Mănescu. Zere zale în șir. Zere zile grele de suferință pentru toți camarazii săi cari aburau peste locul unde aterisase. Zere zile în

care, avionul camaradului cu „suflul de aur” sta ca o strajă neagră în deșertul alb unde aterisase.

În jural său urme de pași prin zăpadă, urme multe și concentrice.

Hastele prăseseră urma zburătorului cu „suflul de aur” și-l încolțiseră.

Numai avionul cu motorul stins și radiatoarele sperie înghețase în gura acestei pustietăți albe, indicator tragic pentru zburătorii escadrilei cpt. Alex. Șerbănescu. Și cum dădeau cu ochii de el, se svârteau ca urgiile peste coloanele sovietice, însemnând cu sângele acestora imaculatul deșert de zăpadă unde diaphrase alt. Piroescu zburătorul cu suflul de aur...

ION BALEANU



Decorarea adj. Mănescu la 1000 km. „Crucea de Her”

Modelul de aeroplan de lăsat, aeroplan, păsărilor.



**EROMODELELE** —  
mici mașini zburătoare  
care pot fi atât de bune  
ca păsările  
cerului — și care con-  
structorii lor, de cele  
mai multe ori un băiețel de copil, le-a  
făcut secrete, dumnezeiesc al săge-  
tării vâdădușului — conștientă pentru  
tineret marea atracție

Poarta pe care intră în Aviație  
O poartă veșnică de basm

O poartă care dacă se lasă des-  
chisă și trecută va arăta copilului  
de astăzi drumul pe care-l va avea  
de urmat înainte și care-l va duce la  
gloria aripilor

Într-adevăr, dacă aburul aeromo-  
delor provoacă entuziasm — dacă  
bucuria copilului este conștientă în  
deștăreația celor mai în vârstă  
aeromodelismul este și piatra de  
încercare

De altfel, deși în aparență simplă,  
aeromodelismul este puțin mai greu  
nu intră încă în ea să nu poată  
fi bucurie de tinerete

Span și-o oarecum greu, fiindcă  
el nu se reduce la lansarea micilor  
mașini, la întrecerile dintre ele —  
ci și la studiul unor reguli de zbor,  
la studiul în mare al aviației însăși.

Eu — mărturisesc cinstit — am  
simțit pentru un aeromodelist

Pentru mine copilul acesta a în-  
țeles de mult de a mai avea mustră  
fragedă când te gândești să compari  
din economie tale zaharicilor și  
cervizelor împletite

# INCHINACIUNE MARE CONȘ



Aeroplanul (sau se moment) i  
aeromodelul va decola pentru se  
răd de lângă câmp



Modelul de aeroplan de lăsat  
sau se moment i aeromodelul  
va decola pentru se răd de lângă câmp



Modelul de aeroplan de lăsat  
sau se moment i aeromodelul  
va decola pentru se răd de lângă câmp

Aeromodelistul este un om mare  
El deține secrete pe care — dacă  
ai vreme să le ascuți — vei termina  
prin a te minuna cum de au început  
în capul lui mic și buclat...

Dar așa-i și firea

El este cineva. Un constructor!

Iată, zilele trecute, m-a întâmpinat  
ca la ieșirea din București cu o  
mașină să ajung o camionetă încărcată  
cu copilași, fiecare purtând în  
mână și jindindu-l în sus, ca să nu  
se lovească, să nu se strice, aéro-  
modelul lui. Prindea aveam încă  
timp, nu mi-am mai armat drumul  
și am oprit și eu lângă camioneta  
cu vrăci, la câțiva kilometri lângă  
Capitală.

Disciplina și această mi-a  
plăcut — s-au dat cu toții jos îndrep-  
tându-se spre un mal de deal. Am  
luat-o și eu într'atolo ajungând din  
urmă un... „mare” constructor, care  
ramasese de grămadă, încurcându-se  
în aripile modelului său.

L-am întrebat dacă are loc vreun  
concurs și mi-a răspuns bășos — aștă  
altă în înghidului centimetru înăl-  
țime — cu deocamdată facem doar  
probe mașinilor!

Mașini??

Auși! Să-mi mai spună mie  
pilotul X ori Comandorul Y că  
mătră cu o mașină Messerschmidt  
sau mai știu eu cu ce!

Uite aici probe de mașini, variate  
de construcție!

Capinașești și au mai multă aviație

decât mine care aburam de atâtea  
ori — întotdeauna ca pasager.

Știu pentru ei că înainte de a-și  
construi micile lor aparate trebuie să  
învețe principiile zborului. Ei cunosc  
legile naturii și secretele furate  
de om dela încă până astăzi.

Ki știu atâtea.

Ca să faci o astfel de mașină  
zburătoare — o autentică gâncărie  
pe lângă uragii avion de pasageri  
ori transport — trebuie să știu — și  
încă bine — regulile de zbor. Apoi,  
și trebuie îndemânare în construcție,  
perseverență. Ai făcut un aeromodel.  
Bare frumoș ca'nflășoare, dar... cel  
toamal esențial: nu zboară! Ori, nu  
zboară bine! Atunci trebuie să-l  
„băgi la revizie”. Să-l cercetezi. Să  
aplici legea pe care ai asocotit-o  
atunci când l-ai conceput ori când  
l-ai construit.

Un aeromodelist este pe cât de  
îndrăgostit de aviație, pe atât de  
disciplinat.

El are și disciplină interioară, dar  
și pe aceea a lucrului.

El știe că numai astfel va învinge.  
Că numai astfel va schimba micul  
lui motor cu unul mare — mare de  
tot — pe care-l va conduce peste  
apre, pământ și nori pentru gloria  
aripilor țării sale.

Și când acestea sunt preocupările  
și gândurile aeromodelistilor, dați-mi  
vare să mă uit la ei — ca la puștii  
cei de acum câteva zile — cu  
admirație.

Ei sunt aburătorii de mâine.

Apoi, pentru isprăvile cărora va  
fremăta țara!

Z. FELEA



# CONSTRUCTORILOR... MICI!



Aeromodelul este aproape gata.  
Fie că vrea să se pună video  
mătră! Să-l bage în apă sau motor  
veritabil!





**P**E aerodrom alarma tîns oela 10 jumătate dimineața. Echipagiile așteaptă de o oră în avioane. Oamenii sunt nervoși. Se plictisesc la teren.

— Nu mai vine, domnule, decolarea?

Soarele de Duminică pare în așteptare și el.

Trebuie să fie în ziua aceasta o masă excepțională. Dav, buclățiile nu se arată în perspectiva timpului și spațiului. Când nu mai rămâne nici o mîșcă, vine și masa personalului: navigant Vestos face circuitul esca-drilor: trei feluri de mâncare. Pentru unii e un semn de să mare, așa cum în antichitate sacerdoții ghiceau viitorul după mîncărușele animalelor sacrificate. E totuși oia 13 jumătate. Abia a apucat să se înfrupte cu poftă numai o escadrilă cap de formație și ordinal de decolare a sosit și el. Nu-i nimic altceva de făcut. Datoria înainte de orice.

Mașinile aburitoare își încep manevrele de decolare și se înalță rînd pe rînd, luându-și matematic locul în formație. Aici și-au luat zborul 34 echipagi. Sunt norii gri ai unui apropiat potop de foc.



E ora 14. Duminică, 19 Septembrie 1943.

Obiectiv interesant. Îngrămădiri de tancuri și ture rații, pe un front de doi kilometri, la Nowa-Mihailowski, în fața capului de pod Kuban.

Aviatorii români de Stuka sunt sus, departe, alcargă mereu însoțaji de glorie. Repede fug înapoi. Isturile dintre Marea Neagră și Marea Azov, Gostagnewskaja și, obiectivul se apropie tot mai mult. Se vede.

Cu entuziasmul camaraderiei, aviatorii alocavi de vîlnă-toare însoțesc cu îngrîși plătitori aripile românești și se simte prin aer grija lor, risipită ca într'un abor delicat de rînduri în jurul unui euh au peste primul avînt al puilor alba însoțaji. Temeritatea românească îi antrenează, îi bucură și sunt deopotrivă, sub culorile diferite, frați ai vîlduhăriei eroice.

— — — — —

Antiaeriana înamică face aviatorilor noștri parada obișnuită. Cîteva salve de proiectile se sparg în stînga formației și în fața patrului a treia. Moartea apumegă neputincioasă în jurul avioanelor noastre și norii ușori ai balonajelor de fum alb rămîn în urmă. Telegafiștul capului de formație își aruncă pilotul din nou.

— A. c. a la stînga.

Încercații noștri aburitori nu se gîndesc. Ceva totuși mult, în ziua aceasta: se pare, că antiaeriana înamică e mai puțin intensă decît altădată.

— Sunt toți? — Își întreabă capul de formație, mî-tralișul, micul însoțitor al pilotului, unul și același cu telegafiștul, care semnalază tragerile antiaeriene inamice.

Da... toți.

Dintr'o aruncătură de ochi se identifică obiectivul în prealabil studiat la baza de plecare. Cu câteva mîșcări repede, precise, se pregătesc elementele. Se văd ca niște discuri roșii tragerile artileriei sovietice. Admirabilă soartă, așa dar, chiar în momentul pregătirii atacului terestru de către adversar, împotriva liniilor noastre de apărare. Imaginile se succed vertiginoase, luminate de bucuria celei mai bune intervenții în picaj. Tragerile

# IS ROMANESC

de artă  
lece se sting la  
apariția neașteptată a aviației  
noastre. Toate acestea se petrec în  
câteva clipe.

Se pică pe obiectiv, care dintr-o  
simplă miniatură devine clar, cât ai  
eligi din ochi: Delta înălțimea de  
bombardament ordonată, avionul pică  
săgeată cu câteva sute de kilometri  
pe oră, până aproape de pământ. Se  
apare în acest moment pe declenșator,  
înecăcătura de bombe cade pe  
obiectiv și mașina sburătoare avâ-  
nește ugrată. Se redresează îndată  
în elica următoare la orizontală,  
după ce făcuse un picaj la verticală  
acum din cauza vântului nefavora-  
bil. Ținta a fost lovită în plin. Ur-  
mând capul de formație la mică  
distanță și celelalte avioane Stukas,  
se proteastează în aer o scară de pla-  
nuri în picaj. Fiecare patrulă depă-  
glind-o pe cea din față. Se succed  
zafetii din secundă în secundă. 34  
de avioane, care străbat barajul  
antiaerian inamic desconsiderându-l,  
toți piloții avind acum la grădă  
lae încălțătura cu precizie și maxi-  
mum de efect. În această privălire  
bună dirijată, acum fiecare pilot și  
fiecare mitralieră observă, cum picajul  
s'a executat chiar în momentul  
punerii la atac a infanteriei sovi-  
etice. Pe orizont de deal din fața  
satului Nowo-Mihailowskii și jur  
împrejur, pe un front de doi kilo-  
metri, toată îngrămădirea de oameni  
și tancuri inamici, totul s'a transfor-  
mat în câteva minute, într-o singură  
adobitărită învăluită de coloare  
faintă de fum gros, ca o jertfă uria-  
șe adusă cerului, în urlet infernal  
de motoare și explozii.

În timp ce unul după altul avi-  
oanele se redresează din picaj prin  
scurte evoluții, se observă efectele  
bombelor lansate și se evită barajul  
antiaerian inamic, răbufnit și mai  
furios prin beznă pârjolului de pe  
pământ. Dar balonșetele exploziilor de  
proiectile antiaeriene par acum doar  
niște mamele de felicitare în vânturi,  
pentru satisfacția sburătorilor noștri.

În formație strânsă sub protecția  
avioanelor slovace de vânătoare în-  
treaga formație română de Stukas,  
intactă își ia direcția înapoi spre  
baza de plecare.

## DULLAS PESTE AȘTEPTARI

În această zi de Duminică, vic-  
toria aripelor românești a fost extra-  
ordinară într-adevăr locotenentul.  
Andrei, capul de formație, privește  
acum prin perisajul aparatului său  
odată în stînga și apoi la dreapta  
mângîindu-și satisfăcut mustața. E  
semnul cel mai elocvent, că s'a fă-  
cut treabă bună. — Aripă lângă a-  
ripă, patrulele privind din abor bu-  
curia aceasta mare. Piloții se prive-  
sc mulțumiți, își fac semnul unei  
strângeri de mână sau își strîută bu-  
cele degetelor, ca o promisiune pentru  
apropiata îmbrățișare la aterizare.  
Telegrafistul capului de formație  
sună scurt la banc.

— Toți!.. Totul bine... Ta. Ti. Ta.  
Pălcul mașinilor sburătoare în-  
drem spre aerodromul propriu, co-  
boară tot mai jos, reperce fug  
odată cu terenul tot mai grăbit și  
aviații români își trăesc satisfac-  
ția succesului misiunii. În beznă  
aceasta a victoriei.

Comandantul Grupului Stukas ro-  
mân a și primit înăz rezultatul mi-  
siunii. — Telefoanele sberbește înainte  
de sosirea escadrilelor noastre

— Wir gratulieren!

— Apreciem la 1500-2000 de metri,  
piederile inamicului din fața liniei  
noastre.

— Atacul sovietic a fost resemnat în  
momentul dezbucării, chiar pe creasta  
de deal din fața satului Nowo-Mi-  
hailowskii.

— Majoritatea tancurilor sovietice  
din fața liniei noastre distruse.  
— Peliculen... Mulțumiri. Ne-ați  
dăruit linște pentru câteva zile.

Măști întorși din misiune se gră-  
besc și ei ală dea amănunte, îndată  
ce au zis din nou salut

Toată lumea e lămurită. Acești



Indrăzneți și mult incertați după-  
tori români ai aerului, încă odată  
ajung la concluzia, verificată la teren

— Dacă rugii au succese ca astăzi  
pe tot frontul, se-an lămurit asupra  
victoriilor trâmboțate de ei în ulti-  
mul timp.

Pe frontul dela Râmnic se con-  
firmă în fiecare zi mai mult, că e-  
roicii Grup de „Stukas” români își  
continuă glorioasa lor activitate.

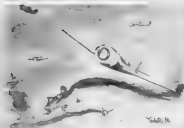
IA. ION. TÎPARESCU P.  
reporter de război



# Pentru Timeret

An illustration at the top right of the page shows two figures in a dynamic pose, possibly running or jumping, with a small jet flying above them. The entire header is framed by a decorative, wavy border.





A A PAROT

VOLUMUL:

# "SBORUL FĂRĂ MOTOR"

de

Cpt. ex. PATRU MÎRCEA și Instruc-  
torul de zbor fără motor CERNESCUO CANTĂ A TINERETULUI  
ȘI A VICTORIEI1 Stăruie război în aer de  
Matty Aslan, student,  
București2 Victorie, de Teodorescu I  
Mihail, profesor B. C. R.  
București3 Luptă aeriană, de Dum  
Nicolai, B. C. R. S. Andrei  
București4 Iarna vladărească, de Matty  
Aslan, student, București5 Alina de val, de Cărculescu  
Ion, B. C. R. S. Andrei  
București

6 Bombardier spre noapte de

Matty Aslan, student  
București7 Pe cerul Bisericii de Vlădica  
Nicolai, B. C. R. S. Andrei8 Luptă aeriană de C  
Frumușanu, B. C. R. S. Andrei



**D**ESIGUR că fiecare dintre ostagi casii compun formațiunile de specialiști, tehnicieni și meseriași, afectați armatei de operațiuni, merită o mențiune clogicească.

În peregrinările mele de-a lungul și de-a latul liniilor de bătaie, m'am oprit — întâmplător — la un atelier mobil de autoserană, pe care l-am descoperit unde, în plină activitate, cu maeștrii, lucrătorii și servanții săi, lucrând în diversele secțiuni de specialitate. Un amănunt ce caracterizează surprinzător de ușurință ca care Românilor asimilează rolul de tehnician, e faptul că tânărul sublocotenent care-l comandă, departe de a fi un inginer, față de cuprinsul misiunii și răspunderile cu care a fost încredințat

este încredințat în Dregă și funcționar la Ministerul Finanelor! Aceasta nu l-a împiedicat însă de a primi, cu încredere în proprii: și înțeleg, misiunea ce i s'a încredințat, ridicând, în cel peste doi ani și jumătate de timp de când comandă această mică unitate, cu rosturi atât de mari, în știința și prețuirea tuturor celor ce vin în contact cu ea.

Atelierul cuprinde următoarele secțiuni: strungărie, montaj, aliaj, fierărie, electricitate, sudură electrică și autogenă, tâmplărie, vopșerie și tapiserie. Montat pe autocamion „Henschel” și „Elitr”, atelierul este o unitate autotransportabilă completă, în stare să execute — chiar în linia de foc — cele mai deficiente reparațiuni ce se ivesc în diversitatea și în multitudinea de mașini ale armatei de operațiuni.

Nu odată această unitate de specialiști și de meseriași a lucrat în zona de acțiune a ostărilor unități operative, sub ursa de foc

și fier a inamicului, acolo unde fața umană ajunge elementul comic al unei situații pe punctul de a se prăvăli în neant, ca întreaga ei e-rânduire. În asemenea condiții sunt obligați maeștrii, meseriașii și servanții, prin înțelegerea lor, să lucreze la recondiționarea mașinilor și uneltelor de război scoase din uz și a căror grabărită puse în punct permite celor din linia de foc atât mobilitatea pe câmpul de luptă cât și folosirea metăncenită a armamentului mecanic.

Acastă bravă unitate, de care eminentul ei șef este atât de mândru, și-a ales ca emblemă silueta golă și dolofană a celebrului „Găgă”, cel cu „panzarile” ganiate, iar pentru a sublinia cultura locală, personajul a primit între mâinile încredințate la apăsarea, clocan, Asta îl face și mai hilas!

Aparent, emblema ar acorda pe scena bătăliilor acestora cea mai înaltă plăcere. Or, ei au avut raționalul să sublinieze personalitatea





hipotesicului lui, proclamându-l într-un fel, patronul nominal al voievozilor lor comuni, sura nepuizabilă a gâmelor lor, a farurilor ce și le fac reciproc și cari sunt de o factură cu totul subtilă. Căci războiul deși e o poală aspră, crâncenă chiar, nu a întunecat oarele însoțite din

sufletele acestor meseriași și soldați brași, pe dreptul căruia înalții geți, cari s-au încreștat și s-au văcut la datorie, au animat distincțiunile dintre cele mai de seamă, semne de bine meritată cinste.

Cap. T. R. ALECU M. DUMITRU  
Reporter S. M. P.



Controlul extensiv



# Sfor pentru primăvara!



de EUGENIU V. MARALAMBIE

...mă uitam la cerul albastru și mă gândeam că...  
...mă uitam la cerul albastru și mă gândeam că...

Serang m-a depărtat pământul în  
muna Paros... Vasa mea

Văzusem odată un gândac de  
minunăție să-l iau pe el. Ai oare când  
apareau ca dădă. Doamna lăsa  
pe el... și... și... și... și...  
...de... de... de... de...  
...de... de... de... de...

Și așa a fost într-o amintire per-  
fectă cum am fost împușcat la con-  
traatacul acela sângeros, dar eficaț  
și cum după aceea, mă îngropai  
ca pionieră în tranșee.

Nu mai văd nimic. Nu văd dar  
trăiesc ca înainte. Răul acela de foc  
mă... mă... mă... mă...  
Trebuie să mă rămasă după de creș  
Sunt bandajată. Nu văd nimic  
dar totuși, adesea totuși într-o auto-  
când de rău.

Răniți vor fi transportați, im-  
ediat cu Junkers.

Deabia acum când aud glasul te-  
lui pe care-l cunosc atât de bine  
...mă... mă... mă... mă...  
ginea aeroplanului mături de una  
...mă... mă... mă... mă...  
...mă... mă... mă... mă...

Și eu sunt rănit. Și eu voi fi  
transportat. Și eu voi pleca.

Junkersul duce din toate mo-  
toarele. El sunt cum sămbățește ca  
...mă... mă... mă... mă...

Da. Nu... am văzut eu în fiecare



**U**

U știi cât este deasă...

Nici nu bănuiești.

Exploziile se țin lanț una după alta. Ai  
impresia unui infern. Faptă... atât cât une-  
este nebandajată, pară ar lua foc. Mi-  
s'a spus că suntem într-o groapă, într'un

adânc. Nu mă pot mișca. Dealtfel piciorul drept este  
acela care mă doare mai mult. Am în el — îmi pte în  
os — două cartușe.

Încerc o convorbire cu un băiat de alături și nu pot.  
Ar trebui să pp. Nu sunt auzat și eu lasăm să aud  
decât detunăturile care, se pare că vor duce la sfârșitul  
lunii. Pământul — alături pământ care mă învelea până  
ieri în tranșeele lui — vibrează încontinuu ca o oarecare  
coardă și apoi se pare că de strân... la morfoleze țărâna cu  
degetele dela mână dreaptă care mă-zu rămasă întreagă.

Îmi vine în minte — o clipă — adesea că așa mor  
oamenii. Dar eu nu sunt grav. Eu nu mor. Nu trebuie  
să mor. Sunt viu. Sunt plin de viață. Da! Nu văd, nu  
pot umbli, mâna stângă se pare că-mă este ruptă, dar

50  
dimineată? Nu m-am suit cu trei  
comarzi în burduhanona-i, dar pri-  
minarea-i bună?

Incet! Făi atenți cum îi așezăți!  
Este vorba de mine. Dar și mie  
doctorul — bălău! acela cînd cu  
echiul vechi, cu mîini lungi, aristocra-  
tice de lungi — lîm spusese la  
fel. Dacă n'ăși fi bandajat b-și ve-  
dea cum se plăcă deasupra mea,  
cum lîm zîmbete.

Dar eu știu toate astea.

— Lada!

Atît cîte tot ce cer. Tot ce-am  
luc cu mine. Intr'o foată lădă de  
muniții — în zîncul căreia ne spă-  
lam — ordonanța mî-a pus cîteva  
lucru și două plăci de parafon.  
Sunt cîntăcele care-mi plăceau atît.  
Îmi aranjase lada lîngă mine. O  
păpă cu mîna.

Încă unul, încă. Suntem opt rîmîi.

O clipă!... Gata!... Am simțit doar  
o ușoară aguduitură. Am pornit. A-  
vionul fugi peste câmpul de gropi  
individuale și crăci de explozii  
pe cît posibil evitîndu-le. Totuși,  
ne agudui. Mă doare piciorul. Se  
frecă într-o cîle cele două lîrme  
de os!

Nu știu! Dar trebuie că-i doare și  
pe ceilalți. Aud gemete sordide. Ni-  
cîntă nu se vîită în gura mare...

Acum, acum... sburăm. Este prea  
lîm și mai lîm pe pîndit.

Și-a atît de bine!... De odihnitor...

Prima oară cînd mî-e somn. Un  
somn fantastic. Parcă s'au adunat

în cîlpa aceasta toate neodihnele,  
toate obosele...

S'auze regulat — monoton — ego-  
morul motorilor... Cîntecul avia-  
torilor...

— Ei, vă simțiți mai bipe?

Ne întrebă doctorul. Șă pentru  
că el eaze singurul valid, se uită pe  
ferestră și ne spune:

— Uste, suntem la două sute de  
metri de pîmînt. Rugă încă n'au  
acrapura la kolhoz! Pe aeroport se  
înatalează brandurile, ba chiar și  
artileria de cîmp. Se vede și Wolga...

Avem cu noi și un vîmător. Mai  
guî!... S'ar putea lua un rus după  
noi, cu toate crucile roșii pictate  
pe avion.

Sburăm! Sbur pentru prima oară!

Ce rău lîm pare că nu vîd nimic!...  
Că nu vîd cerul, norii, pîmîntul  
sub mine...

În avionul acesta mare cîm o cașă  
nu simți nimic. Nici o aguduitură  
și un prieten lîm vorbea de goluri  
de aer! Nimic...

Fantastic, ce a ajuns și aviația!

Perfectia aceasta. Aș putea spu-  
ne că sunt într'un caracare tren. Ba  
nu! Ori cîm de bun ar fi aceste a-  
mortizoare acolo, tot simți pinele,  
sfîrșitul umora, începutul altora.

Act este bine. Nespus de bine. Și  
atît de lîm, odihnitor.

Am impresia că atîm loculul.  
Nu! — Pun mîna validă pe rama



unei ferestre. Simt curentul fîcut  
de vitează!...

Am oboseit!...

După două ore de ebor am fost  
trezit ușor. Ajunsesem la Remont-  
naje!

Îl știu — satul acela dîmprefurul  
gîră și magazilor, la margine de  
stepă, de unde începe vastitatea Kal-  
muziei!

Tot satu-i spital.

Fiecare își așteaptă rîndul să fie  
transportat.

Rostov, Staling, Dmîpropetrowsk,  
Zagorje.

Cîte halbe nu-mi stau înainte!

Halbe spre lumină, spre soare,  
spre cerul prin care parcă acum  
cîteva minute am aburat...

Îmi vine rîndul să flu coborî.  
Chem pilotul motorului din mijloc  
și-i mulțumesc.

Frații noștri, aviatorii, nu m'au  
lăsat!

Aviatorii!...

Plagmet din „Popa în  
Ambulanța Aeromarinei Nr. 1  
EUGENIU V. HARALAMBIE

Interiorul unui a-  
vion pentru trans-  
portul răniți  
(S. M. P.)



Introducere în la locul ei:  
— 710 să însoțit

# Chestii aviatoricești



50 30  
Vacuum Oil Company

615  
S. A. d. R.



Vacuum Oil Company

FABRICĂ ULEIURI DE AVIAȚIE DE CALITATE  
SUPERIOARĂ RECUNOSCUTĂ ÎN TOATĂ LUMEA



O zi blanda de toamna la o unitate de bombardament, pe front, in cursul pasarii va satura spre inamic.